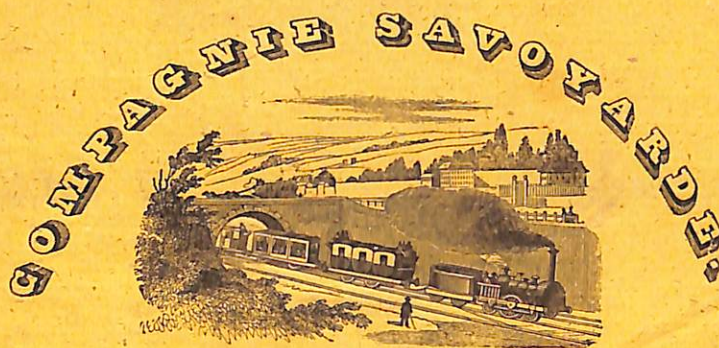




Rapport
du Conseil d'Administration
à MM. les Actionnaires.



PROVINCIA DI TORINO
BIBLIOTECA

Legato **Anselmi**

OA. - b

17.1

Compagnie Savoyarde.

Rapport

DU

CONSEIL D'ADMINISTRATION

à M^{rs}. les Actionnaires.

MESSIEURS,

Dans notre première assemblée générale, nous avons fait pressentir que de nombreux obstacles devaient s'élever contre l'entreprise dont vous nous avez confié la direction. Nos pénibles prévisions ont été justifiées; et si nous rappelons ici l'opposition que nous avons rencontrée parmi ceux mêmes qui, dans leur intérêt bien entendu, devaient nous favoriser, ce n'est point pour nous faire à vos yeux un mérite de notre persévérance et de nos travaux, nous voulons seulement signaler à votre reconnaissance la protection qu'un Gouvernement sage et éclairé a daigné nous accorder. Si nous avons surmonté les difficultés qu'on nous suscitait de toutes parts, c'est à sa seule et puissante intervention que nous le devons.

L'ouverture de nos travaux a été long-temps suspendue par le retard que

l'Administration municipale de Chambéry a mis à désigner le point de départ du Chemin de Fer aux abords de la ville. Les propositions que nous avons faites à différentes reprises pour son établissement sur la gauche de la rivière ont été tour à tour accueillies et repoussées ; et ce n'est même qu'après de longues et pénibles discussions que la faculté de l'établir sur la rive droite nous fut accordée. Toutefois, par un retour de bon vouloir, on nous a concédé depuis, sous quelques réserves, l'usage d'un terrain spacieux pour y asseoir notre station de départ et nos entrepôts. La Compagnie Savoyarde jouira de cet emplacement pendant la durée de son existence ; mais elle a pris l'engagement de reconstruire ailleurs, à ses frais, un corps-de-garde et un magasin à poudre, qui ne pouvaient coexister en ce lieu avec ses établissemens. Ayant été mis de cette manière en liberté d'agir, le Conseil d'Administration s'est occupé avec zèle et sollicitude de l'exécution des travaux projetés, et nous allons vous dire brièvement leur situation présente.

Chemin De Fer.

Les terrassemens et ouvrages d'art ont été entrepris simultanément sur une étendue de près de deux lieues en longueur, et ces travaux ont été poussés avec une activité telle que les rails ont pu être posés sur toute la ligne avant le 1^{er} octobre, et que dès à présent le Chemin de Fer est viable et peut suffire à un service régulier. Quelques travaux accessoires doivent encore être exécutés pour le mettre à l'abri des débordemens de la rivière ; ils seront achevés cet hiver, ainsi que les trois gares de croisement au moyen desquelles les voitures, parties des deux points extrêmes de la ligne, pourront se rencontrer sur la voie sans perte de temps et sans danger.

On a également entrepris les constructions de la station de départ. Ces bâtimens s'élèvent sur un plan simple mais bien entendu. Une partie d'entre eux a déjà reçu sa toiture, et nous espérons couvrir le reste avant l'hiver.

Des arrangemens étaient pris en même temps avec d'habiles chefs d'ateliers, pour la construction de tout le matériel mobile nécessaire à l'exploitation, et nous avons dû nous applaudir de l'excellente réussite de ces ouvrages, qui ont été exécutés en entier par des ouvriers du pays et à des prix très-avantageux. Ce matériel est près d'être achevé ; il se compose déjà :

1° D'une triple berline pour les voyageurs qui voudront occuper des places privilégiées. Cette diligence peut contenir 24 personnes.

2° D'une voiture *omnibus*, sur ressorts, à 16 places.

3° De six wagons de formes différentes, destinés aux transports des marchandises. Ces wagons peuvent servir aussi au transport des voyageurs.

4° De deux wagons de terrassement.

5° D'une forge volante.

Vous n'ignorez pas, Messieurs, que la brièveté du trajet à parcourir, qui n'est que de 8,600 mètres, ne permettait pas d'employer la vapeur comme moyen de locomotion. En tenant compte de l'intérêt du capital employé à l'acquisition des machines, de leur entretien, de l'établissement et de la dotation des ateliers de réparation, du salaire des chauffeurs et mécaniciens, et de la consommation de combustible, notre dépense annuelle aurait été augmentée de près de 30,000 livres. Nous suppléerons à ce moyen de traction par l'emploi des chevaux. Nous avons déjà plusieurs attelages parfaitement dressés pour le service, et nous en compléterons le nombre prochainement.

Nous avons mis sous les yeux de l'assemblée générale un tableau résumé des dépenses qui ont été faites jusqu'à ce jour pour les travaux que nous venons d'énumérer, ainsi qu'un aperçu de celles qui restent à faire.

Les dépenses faites composent une somme de. 288,011 liv.

Celles à faire se réduisent à 26,250

Total. 314,261 liv.

Et vous apprendrez sans doute avec satisfaction que les prévisions des devis pour ces articles de dépense n'ont pas été dépassées.

Gare et Canal de Navigation.

Nous espérons, Messieurs, que la Gare, le Canal et les Bâtimens à élever à l'autre bout du Chemin de Fer, pour y abriter les voyageurs et les marchandises qui ne pourraient être immédiatement embarquées, auraient été terminés cette année; mais nos prévisions sur ce point, quant au temps et quant à la dépense, ont été également fausses. L'exécution de ces travaux fut mise aux enchères le 27 avril dernier. Les entrepreneurs qui en devinrent adjudicataires sous caution-

nement d'un propriétaire de cette ville , se soumirent à toutes les conditions du cahier des charges , qui portait , entre autres clauses , que le canal serait terminé le 30 juillet , sous pénalité de 75 livres par jour de retard ; la gare au 15 juillet , et son revêtement à la fin du même mois , sous peine d'une autre retenue de 20 livres par jour. Les bâtimens devaient être achevés à la même époque et sous la même pénalité. Mais la mauvaise foi et l'incapacité de ces entrepreneurs ne tardèrent pas à devenir manifestes ; le Conseil , après mûre délibération , jugea nécessaire d'annuler une partie des engagements qu'il avait pris avec eux , et de faire continuer les travaux sous sa propre direction. Il voulait accélérer la mise en activité du service, que la négligence des entrepreneurs ajournait indéfiniment, et avancer l'époque où les capitaux engagés dans l'entreprise donneront des produits. Ce fut dans ce but qu'un déploiement considérable de moyens eut lieu. On attribuait surtout la non-réussite des travaux exécutés par les entrepreneurs à l'insuffisance des moyens employés par eux pour rendre les tranchées étanches, et à la mauvaise direction donnée au travail des ouvriers. Le Conseil fit venir de Grenoble et de Lyon des machines à épuiser , et il engagea au service de la Société plusieurs conducteurs de travaux d'une habileté connue. Six cents ouvriers furent employés journellement sous leur direction au creusement du canal. Les deux jetées qui s'avancent dans les eaux du lac furent en même temps protégées contre les effets destructeurs de la lame par un enrochement et par un solide revêtement de madriers. Ces derniers travaux sont achevés ; on continue l'excavation du canal , et nous espérons qu'avant peu les bateaux à vapeur pourront s'avancer jusqu'à l'embouchure de la gare. C'est dans le creusement de ce bassin que nous avons rencontré , Messieurs , les plus grandes difficultés à vaincre. Nos nombreux ouvriers n'enlevaient qu'avec des efforts pénibles l'argile plastique et les débris de végétaux qui forment les couches inférieures des terrains voisins du lac. Trois pompes employées jour et nuit épuisaient à peine les eaux qui sourdent de toutes parts dans ce sol détrempé. Cependant le creusement était déjà parvenu à une profondeur d'environ trois mètres sur toute l'étendue de la gare , lorsqu'un fâcheux événement vint détruire en partie le fruit de nos travaux.

Les adjudicataires de la Gare et du Canal , dont nous vous avons précédemment parlé , avaient conservé l'entreprise d'un vaste hangar , qui devait servir d'entrepôt pour les marchandises et de lieu de station pour nos wagons. Ils en avaient confié l'exécution à un sous-traitant de mauvaise foi et incapable. Le Conseil , à plusieurs reprises , manifesta aux entrepreneurs son mécontentement et le peu de confiance que lui donnait cette construction , dont le manque de

solidité était évident. Nos craintes se réalisèrent bientôt, et dans la nuit du 9 au 10 octobre, ce bâtiment qui venait de recevoir une partie de sa toiture, s'écroula avec fracas, en refoulant dans la Gare une masse considérable de terre. La réception d'œuvre n'ayant pas eu lieu, la Compagnie n'aura vraisemblablement d'autre perte à supporter par suite de ce sinistre que celle de la dépense des déblais qui seront à faire pour vider la Gare de ces éboulis.

Le tableau des dépenses qui ont été faites jusqu'à ce jour pour le creusement du Canal et de la Gare, pour le revêtement des jetées dans le lac et l'enrochement des môles, ainsi que pour l'acquisition de quelques terrains, a aussi été mis sous les yeux de l'Assemblée générale.

Ces travaux et acquisitions ont coûté. 81,401 liv.

La dépense pour les achever peut être évaluée à 30,000

Ce qui porte la dépense totale à. . . . 111,401 liv.

Cette somme est presque triple de celle qui a été portée au devis ; mais vous verrez plus bas, Messieurs, que la Compagnie Savoyarde n'aura à supporter que la moitié de cet excédant de dépense.

Bateaux à Vapeur.

Deux bateaux à vapeur, chacun avec des machines à basse pression de la force de 55 à 60 chevaux, avaient été commandés à la maison Laurent, Boisson et C^e, propriétaire des usines de Pont et Conflandey (Haute-Saône). Ils devaient nous être livrés le 1^{er} septembre. Les conditions de prix étaient avantageuses, et celles qui assuraient la marche de ces bateaux, leur solidité et l'élégance de leur aménagement, avaient été étudiées et stipulées avec soin par M. Amédée Burat, ingénieur attaché à la Compagnie.

La crise commerciale qui ébranla il y a quelques mois les plus vastes entreprises industrielles de France, fut cause que MM. Laurent et Boisson ne purent effectuer dans les délais convenus les livraisons auxquelles ils s'étaient engagés. Pour garantir les avances de fonds que nous avons faites à cette maison, conformément aux stipulations du marché, il fut convenu plus tard qu'un seul grand bateau complet serait confectionné dans ses usines, et qu'il serait livré sur la Saône dans le courant de janvier prochain, au prix de 120,000 liv., non compris

le 5 pour 100 dévolu à l'ingénieur pour ses émolumens. La maison Laurent-Boisson livrera en outre, à la même époque, une autre coque de bateau en fer, au prix de 27,000 liv. environ.

Par suite de ces arrangements, notre matériel de navigation se trouvait limité à un seul bateau en état de fonctionner au 1^{er} janvier. Ce matériel était tout à fait insuffisant. Le Conseil d'Administration, sur l'avis de l'ingénieur de la Compagnie, traita avec le sieur Durenne, habile constructeur de Paris, pour l'achat d'un nouveau bateau qui se trouvait alors dans ses chantiers en bonne voie d'exécution. Le prix de ce navire, qui a moins de longueur que le précédent, est de 104,000 liv., non compris les émolumens de l'ingénieur. Nous venons d'apprendre qu'il est maintenant à flot dans les eaux du canal St-Martin, et que sa solidité, ses proportions et la beauté de son aménagement ne laissent rien à désirer. Nous espérons le voir arriver dans les eaux du lac du Bourget vers le milieu du mois prochain.

Les dépenses que nous aurons à solder pour ces différentes acquisitions seront :

Pour le bateau des usines de Pont	126,000 liv.
Pour une coque de bateau des mêmes constructeurs. . .	27,000
Pour le bateau Durenne	109,200
Total.	<u>262,200 liv.</u>

Mais une partie de ces sommes ne sera exigible que trois mois après la livraison des bateaux.

Enfin, Messieurs, nous allons remettre sous vos yeux, en un seul résumé, l'état des dépenses faites jusqu'à ce jour, et de celles qui sont à faire pour assurer définitivement la marche de l'exploitation.

OBJET.	DÉPENSES FAITES.	DÉPENSES A FAIRE.	TOTAL.
Chemin de Fer	288,011	26,250	314,261
Gare et Canal.....	81,401	30,000	111,401
Bateaux à Vapeur.....	112,500	149,700	262,200
Totaux.....	481,912	205,950	687,862

Pour faire face à ces dépenses, nous avons les versements faits sur les 786 actions souscrites, et le produit de l'irrigation et de la vente des fourrages récoltés sur les bords du canal de l'Albane, qui cette année a été de 14,247 liv. Nous avons d'ailleurs raison d'espérer que le crédit de notre Société prendra un nouvel essor au printemps, lorsque l'exploitation commencera à donner des produits, et qu'une partie des 414 actions non vendues seront placées.

Tout en s'occupant avec sollicitude de l'organisation matérielle et financière de notre entreprise, les Administrateurs de la Compagnie étudiaient ses ressources futures et ses chances de succès. Ils ne se dissimulaient pas que la concurrence redoutable dont nous menaçait la Compagnie Lyonnaise, qui jusqu'à ce jour a exploité seule la navigation du Rhône supérieur, pouvait paralyser notre entreprise à son début; et ils appelaient de tous leurs vœux le moment où les deux Sociétés parviendraient à s'entendre pour régler leur exploitation de manière à éviter une lutte ruineuse. Les intérêts des deux parties étaient évidemment conciliables. Déjà une tentative de rapprochement avait été essayée, mais sur des bases tellement incertaines, que nous n'avions pu leur accorder une sérieuse attention. Enfin, l'heureuse circonstance qui avait réuni en Savoie les Administrateurs des deux Sociétés, établit entr'eux des rapports que l'estime et la confiance vinrent bientôt fortifier. Les bases d'une association furent posées et débattues dans plusieurs conférences successives. Enfin, le Conseil ordinaire assisté de M. le Comte Camille de Cavour, de M. le Baron Duport et de M. Mestrallet, représentant Messieurs les Actionnaires Piémontais et Milanais, arrêta avec Messieurs les Délégués de la Compagnie Lyonnaise, les clauses principales du contrat de Société, qui fut ensuite dressé et signé à Chambéry le 27 octobre dernier. Cet acte porte en substance, que le matériel en bateaux des deux Sociétés sera mis en commun, et que l'exploitation sur eau aura lieu de compte à demi. Notre mise de fonds et celle de la Compagnie Lyonnaise seront égales. Celle-ci contribuera en outre pour moitié dans les dépenses du Canal de navigation et de la Gare, comme de notre côté nous supporterons aussi la moitié de celles qu'elle a faites sur les bords du Rhône et du Lac.

Les dépenses du Chemin de Fer sont à notre charge, mais ses produits nous restent, et on nous garantit en outre une recette brute de 22,500 liv. sur les seuls transports à destination de Lyon. Telles sont les principales conditions de notre Association. Le contrat, dans lequel elles ont été stipulées, a été communiqué à l'Assemblée générale, qui l'a validé à l'unanimité.

Nous ne doutons pas, Messieurs, que vous ne considériez comme nous, cette

heureuse association comme un gage certain de succès pour notre entreprise. La concurrence qui nous menaçait n'existe plus, et nous avons acquis des collaborateurs habiles, des équipages exercés, la jouissance d'un port commode, et des pontons et débarcadères établis et achalandés. Nous apportons en retour à nos Associés les arrivages de l'Italie et le droit de participer aux concessions importantes que nous accordent les Patentes Royales qui nous ont constitués. Bientôt, Messieurs, nous étendrons jusqu'à Seyssel notre service régulier. Cette ville est appelée à devenir le point central du commerce important qui se fera par le Rhône de Marseille à la Suisse. Et si de là, comme nous en avons la pensée, on peut ouvrir sur Genève une communication rapide pour les voyageurs et les marchandises, il sera difficile d'évaluer les immenses ressources que cette nouvelle exploitation fournira à notre entreprise. En attendant, nos quatre bateaux à vapeur, partant chaque jour à heure fixe de Lyon, d'Aix et du Bourget, suffiront amplement aux besoins du commerce et à un transit croissant de voyageurs. Nous avons tout lieu d'espérer que les bénéfices considérables que la Société Lyonnaise a réalisés cette année, atteindront dans l'exercice prochain une proportion correspondante aux moyens puissans que nous mettrons en œuvre pour les augmenter.

C'est le premier mars prochain que commenceront les opérations de la Société en participation, c'est aussi à cette époque que nous ouvrirons un service régulier sur le Chemin de Fer.

Telle est, Messieurs, notre situation actuelle; nous vous la faisons connaître avec une satisfaction véritable, dans la pensée qu'elle raffermira de plus en plus votre confiance. Quant à nous, Messieurs, si dans le cours de nos pénibles travaux nous avons éprouvé bien des dégoûts et des peines, nous venons de recueillir la plus flatteuse récompense qui pût nous les faire oublier. Le Prince dont la sagesse éclairée protège et encourage toutes les innovations utiles, a daigné nous accorder un précieux témoignage de sa royale satisfaction, en voulant faire par lui-même l'essai du premier Chemin de Fer établi dans ses Etats. Son auguste suffrage a comblé nos vœux les plus chers, et nous achèverons notre entreprise dans la consolante pensée que notre pays un jour nous saura gré de nos efforts. Nous avons donné une impulsion qui doit concourir à sa prospérité; d'autres la suivront peut-être avec des moyens plus vastes et des conceptions encore plus heureuses. Le bonheur dont nous jouissons sous un Gouvernement paternel, est pour nos voisins, Messieurs, un objet de comparaison et d'envie; peut-être devons-nous à notre tour appeler de nos vœux le développement industriel, qui chaque jour augmente leur bien-être et leur richesse. Mais, déjà la Savoie marche à grand

pas dans la voie des améliorations matérielles, et bientôt elle n'aura plus rien à envier aux nations qui l'environnent.

Les Administrateurs de la Compagnie,

MM. Marquis COSTA DE BEAUREGARD, Président.

Camille CUILLERIE-DUPONT.

Chev. Louis DE SALINS.

Comte Jules DE MONTBEL.

Guillaume BEZUCHET.

LISTE DES ACTIONNAIRES

**D'après les dates d'engagemens souscrits depuis le 3 novembre 1838
jusqu'au 12 novembre 1839.**

MM.

Chevalier DE CASTAGNETTO, Sur-Intendant général du patrimoine privé du Roi, pour SA MAJESTÉ.	Turin.
DUPUY Alphonse, Secrétaire de S. M. la Reine MARIE-CHRISTINE.	Id.
CHABERT Joseph-Eugène, Ingénieur.	Chambéry.
CUILLERIE-DUPONT Camille, Propriétaire.	Id.
Marquis SALTEUR DE LA SERRAZ, Gentilhomme de la Chambre de S. M.	Id.
Comte Raoul COSTA DE BEAUREGARD.	Id.
Chevalier Joseph GARDON DE CALAMAND.	Id.
Comte VIALLET DE MONTBEL, Sénateur au Sénat de Savoie.	Id.
CRUSILLIAT et Comp ^e , Banquiers.	Id.
Charles MESTRALLET, Commissionnaire et Banquier.	Turin.
AILLOUD Pierre, Procureur près le Sénat de Savoie.	Chambéry.
M ^{me} AILLOUD, née MORIN.	Id.
LONGUE fils Joseph.	Id.
BESUCHET, Commissionnaire-Chargeur.	Id.

MM.	
Chevalier Onsi, Intendant de la province de Tarentaise.....	Moutiers.
Lacroix Jean-Baptiste, Propriétaire.....	Chambéry.
Baron Duport, (Porte-Neuve, N° 17, maison Bora).....	Turin.
Marquis Costa de Beauregard, Ecuyer et Gentilhomme de la Chambre de S. M.....	Chambéry.
Mme veuve Saroldi, (place Victor-Emmanuel, N° 5).....	Turin.
Chevalier Bricherasio Emmanuel, Capitaine de cavalerie.....	Id.
Mme Volanti Marguerite, née Mussa, (rue du Pô, maison Campana, N° 25).....	Id.
Comte Bens de Cavour Camille.....	Id.
Borani Joseph et fils, Orfèvres du Roi.....	Id.
Marquis de Boyd de Putigari, Gentilhomme de la Chambre de S. M.....	Id.
Baron de Villette de Chivron, Lieutenant-Général et Grand-Maitre de la Garderobe de S. M....	Id.
Ferreri Camille, Banquier, (rue des Finances, N° 4).....	Id.
Ferreri Jean.....id.....(.....id.....)	Id.
Avena George, Propriétaire, (place Victor-Emmanuel).....	Id.
Marquis de Saint-George, Lieutenant des Gardes-du-Corps de S. M.....	Id.
Comte de Santa-Rosa Pierre, (rue de la Providence, N° 21).....	Id.
Nigra frères et fils, banquiers.....	Id.
Bataglione, Avocat, Secrétaire au Ministère de l'Intérieur.....	Id.
Comte Gerbaix de Sonnaz, Grand-Veneur de S. M.....	Id.
Mme la Comtesse de Sonnaz, née Graneri.....	Id.
Comte Maurice Gerbaix de Sonnaz, Lieutenant de cavalerie.....	Id.
Chevalier Charles-Albert Gerbaix de Sonnaz, Page de S. M.....	Id.
Martin Burdin et Comp ^e , Pépiniéristes.....	Id.
Comte Eugène Costa de Beauregard.....	Chambéry.
Comte Capré de Mégève, Lieutenant-Général et Capitaine des Gardes-du-Corps de S. M.....	Id.
Comte Jaillet de St-Cergue, Sénateur au Sénat de Savoie.....	Id.
Richard, Propriétaire.....	Id.
Robiglio Pierre, Brigadier dans les Carabiniers royaux.....	aux Echelles.
Révérant Bouvier, Curé de Lémenc.....	Chambéry.
Duclos fils, Négociant.....	Id.
Baron Antoine-Charles Cantano.....	Turin.
Chevalier Birago de Vische, Major Général.....	Id.
Bognier Pierre-Marie, Propriétaire.....	Id.
Galvagno, Avocat.....	Id.
Castelli Jean, Propriétaire.....	Id.
Marchetti Bonaventure.....	Id.
Comte Avogadro de Colombiano Ferdinand, Major Général.....	Id.
Fabre François.....	Id.
Mme la Marquise Faletti de Barol.....	Id.
Lomaglio Michel, Lieutenant et Quartier-Maitre dans Genevois-Cavalerie.....	Id.
Comte Hyppolite Sonnaz d'Habère, Général.....	Id.
Chevalier Scozia de Caillano.....	Id.
Denina Vincent, Quartier-Maitre du Régiment de Novare-Cavalerie.....	Id.
Comte Louis Franchi.....	Id.
Chevalier Berton de Sambuy Calixte, Capitaine dans Gènes-Cavalerie, et Ecuyer de S. M....	Id.
Chevalier Berton de Sambuy Emile, Colonel d'artillerie.....	Id.
Chevalier Baldi, Major au Régiment de Piémont-Royal-Cavalerie.....	Id.
Gabet Jacques-Louis, Chef de Division au Ministère de la Guerre.....	Id.

MM.

DE PAMPARATO Louis	Turin.
Chevalier MOROZZO DE LA ROCCA Alex., Capitaine au Corps royal d'Etat-Major-Général	Id.
Marquis SCATTI DE CASALEGGIO,id.....id.....	Id.
BEBERT François-Marie, Notaire royal	Chambéry.
VELASCO Cajetano	Turin.
Chanoine RENDU	Chambéry.
ROSSETI Charles	Turin.
Chevalier BORBONESE	Id.
GENIN Félix, Employés de la Comp ^e	Chambéry.
Chevalier BONAFOUS Mathieu	Turin.
Chevalier Louis DE SALINS, Capitaine, Directeur du Génie	Chambéry.
Chevalier J.-C. VERNEY	Id.
M ^{me} LAROCHE née BÈNÉ	Id.
GALLI et BRAMBILLA, Commissionnaires	Milan.
MARELLI	Id.
LOTTERI Charles	Id.
M ^{lle} la Barone FANNI DE MARTINY	Versailles.
Comte BALBIAN DE VIAL	Turin.
SIGNORETTI Dominique, Notaire	Id.
ANGLESIO Paul	Id.
ANGLESIO Joseph	Id.
Marquis DURASSO Jérôme	Id.
PRÉVER Alexis	Id.
BARICALLA Angelo	Id.
GRANDI Jean-François	Id.
FERRO Louis	Id.
BRUN Joseph	Id.
Comte DE GREFFIÉ, Conseiller d'Etat	Id.
MARTIN Franklin, Négociant	Id.
Chevalier BIGOTTI	Id.
JOUBERT, Agent de change	Paris.
LEGROS	Id.
BOUGLÉ	Id.
Comte COLLIER Gaspard, Procureur du Roi pour la Chambre des Comptes	Turin.
PONZIO VAGLIA	Id.
Comte DE MASINGY Victor	Nice.
DE LA GALLISSERIE	Paris.
Chevalier PRAT	Turin.
LANCIA Joseph-Victor	Id.
Comte DE CHABRAN Hector	Id.
Comtesse DE VILLA FALLET	Id.
M ^{me} Veuve PETIT	Id.
HÉBERT	Paris.
ANGLESIO Vincent	Turin.



Avec permission.

